



- Gegenstand : Antriebsträger: Kontrollen und neue Version
- Betroffen Muster: DG-1000
Baureihe: DG-1000M, alle Werknummern.
- Dringlichkeit : Maßnahme 1. a): Kontrolle des Antriebsträgers auf Risse bei jeder täglichen Kontrolle und bei der 25 h Kontrolle.
Maßnahme 1. b): Kontrolle auf Risse unterhalb der Riemenabdeckungen vor der nächsten Motorbenutzung, dann alle 5 Motorlaufstunden und bei der 25 h Kontrolle.
Maßnahme 2. oder 3: Falls Risse festgestellt werden.
Maßnahme 5: Spätestens 30. April 2018.
- Vorgang : 1. Bei einer DG-1000M wurden Risse im oberen Bereich des Antriebsträgers festgestellt. Dieser Antriebsträger war die neue Version, die mit TM1000/30 eingeführt wurde (gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe h, serienmäßig eingebaut in M27 bis M31 und nachgerüstet in M2, 14, 18, 19).
2. Es wurde eine neue Version des Antriebsträgers (gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe k, serienmäßig eingebaut ab M32) entwickelt. Dieser entspricht dem Antriebsträger vor Änderung h aber mit Rohren aus Luftfahrtstahl 1.7734.5 und Verstärkungsblechen oben am Übergang von den Rohren in die Propelleraufhängung.
3. Es wurde bei der Erstaussgabe der TM eine Reparaturmethode für Reparatur und Verstärkung der Motorträger gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe h (eingebaut in M27 bis M31 und M2, 14, 18, 19) entwickelt.
Revision 1: Leider stellte sich im Betrieb heraus, dass ein Träger auch nach der Reparatur Risse bekam, deshalb müssen auch diese Träger, sobald Risse auftreten, ausgetauscht werden.
- Maßnahmen : 1. **Kontrollen:**
a) Kontrolle des Antriebsträgers auf Risse bei jeder täglichen Kontrolle und bei der 25 h Kontrolle auch auf den oberen Bereich ausdehnen.
Anmerkung: Der obere Bereich kann bei montierter Riemenabdeckung am besten von hinten kontrolliert werden.
b) Riemenabdeckungen entfernen, Kontrolle auf Risse unterhalb der Riemenabdeckungen vor der nächsten Motorbenutzung, dann alle 5 Motorlaufstunden und bei der 25 h Kontrolle gemäß der „Prüfanweisung Nr. 1 zu TM1000/30“ (unter Anlagen im WHB enthalten). Kontrolle auch auf den oberen Bereich ausdehnen.
a)+b) **Revision 1** (gilt für alle W.Nr.): Falls Risse festgestellt werden, ist vor der nächsten Triebwerksbenutzung ein neuer Antriebsträger gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe k oder höher einzubauen.
Wichtiger Hinweis: Sobald ein Antriebsträger gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe k oder höher eingebaut wurde: Die Maßnahmen 1b) müssen nicht mehr alle 5 Motorstunden durchgeführt werden. Es müssen aber weiterhin die Kontrollen des Triebwerks bei der täglichen Kontrolle, wie im FHB Abschnitt 4.3.2 Punkt 6. beschrieben, durchgeführt werden.
Die unter 1 a) und 1 b) angeführten Kontrollen müssen weiterhin bei jeder 25 h Kontrolle durchgeführt werden, siehe WHB Abschnitt 3.6.1 Punkt 18
2. **Revision 1 (Nur M27 bis M31 und M2, 14, 18, 19):** Falls wieder Risse festgestellt werden, so ist der Träger, auch wenn er gemäß Reparaturanweisung RA1000 10M112-2 FE-33-01 repariert wurde, auszutauschen.

Der technische Inhalt dieses Dokuments ist unter dem Privileg DOA Ref. EASA.21J.530 genehmigt.
The technical content of this document is approved under the authority of DOA Ref. EASA.21J.530.



3. Aus- und Einbauen des Antriebsträgers, sofern erforderlich:

Ausbau des Triebwerks aus dem Rumpf und des Motors aus dem Antriebsträger gemäß WHB Abschnitt 4.10.9 und 4.10.10.

Motor in neuen Antriebsträger (gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe k oder höher) oder in reparierten Antriebsträger einbauen, Triebwerk wieder einbauen gemäß WHB Abschnitt 4.10.9 und 4.10.10.

4. Probelauf gemäß WHB Abschnitt 3.6.1 durchführen.

5. Handbuchrevision: Austausch der folgenden Handbuchseiten gegen neue Seiten mit Februar 2018 gekennzeichnet mit TM1000/37. Die am rechten Seitenrand markierten Änderungen sind zu beachten.

WHB Seiten: 0.1, 0.4, 3.7

Material : 1. Antriebsträger gemäß Zeichnung 10M112 Ausgabe k oder höher, sofern erforderlich.
2. Handbuchseiten siehe Maßnahmen 5

Gewicht und Schwerpunktlage : Einfluss vernachlässigbar, wenn Maßnahmen 2 und 3 nicht durchgeführt wurden.
Alle außer M27 bis M31 und M2, 14, 18, 19: Wenn ein neuer Träger eingebaut wurde: Gewichtserhöhung ca. 0,07 kg, d.h. vernachlässigbar.
Revision 1 (nur M27 bis M31 und M2, 14, 18, 19):
Wenn ein neuer Träger eingebaut wurde: Gewichtserniedrigung ca. 0,46 kg, Erniedrigung der Mindestzuladung im vorderen Führersitz um ca. 0,26 kg, d.h. vernachlässigbar.

Hinweise : Die Maßnahmen 1, 4 und 5 können vom Pilot/Eigentümer selbst durchgeführt werden,
Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist vom Pilot/Eigentümer zu prüfen und in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen.

Die Maßnahmen 2 und 3 sind nach den Bestimmungen des Part M in einem genehmigten Instandhaltungsbetrieb durchzuführen.
Die Maßnahmen sind gemäß Punkt M.A.801 freizugeben.

Falls Sie Fragen zu dieser TM haben, kontaktieren Sie bitte DG
Flugzeugbau: Tel.: 0049 7251 3020-0, e-mail: dg@dg-flugzeugbau.de

Bruchsal den 1.02.2018

Revision 1 22.10.2019

Bearbeiter:

Die Änderungen/Reparaturen wurden am 2.02.2018 unter dem Privileg DOA Ref. EASA.21J.530 mit der Minor Change Nr. TM1000-37 genehmigt.

Revision 1: Die Änderungen/Reparaturen wurden am 23.10.2019 unter dem Privileg DOA Ref. EASA.21J.530 mit der Minor Change Nr. TM1000-37 Revision 1 genehmigt.

Der technische Inhalt dieses Dokuments ist unter dem Privileg DOA Ref. EASA.21J.530 genehmigt.
The technical content of this document is approved under the authority of DOA Ref. EASA.21J.530.